

Feuille de pointage en matière de fiscalité et d'investissement

Novembre 2008

Priorité	Initiative	Resp.	Échéance	État	Commentaires
A	Améliorer la disponibilité des liquidités pour les acheteurs de véhicules, les marchands, les fabricants, et pour les fournisseurs de pièces et accessoires d'automobile.	FÉD	Urgent	R	Le marché canadien des véhicules, des pièces et des accessoires automobile est affecté par l'effondrement du marché américain et par la crise des liquidités. Des mesures directes et indirectes doivent être mises de l'avant pour fournir aux acheteurs de véhicules, aux marchands, aux fabricants et aux fournisseurs de pièces un accès rapide et amélioré à des liquidités pour assurer la survie de l'industrie. Il faut aussi concurrencer le programme de prêt à faible intérêt d'une valeur de 25 milliards mis en place pour l'industrie américaine de l'automobile.
		ONT	Urgent	R	

Groupe de travail du CPSCA sur la fiscalité - Les liquidités sont le principal enjeu

L'effondrement du marché américain représente le défi le plus urgent que le secteur canadien de l'automobile doit relever. Dans ce secteur, plusieurs exportateurs tentent de survivre à cet effondrement du marché américain du véhicule neuf. Jusqu'à maintenant, les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont accordé leur soutien pour aider le secteur à demeurer concurrentiel dans le cadre d'investissements majeurs : mais cet enjeu est maintenant devenu important, urgent et sévère. Il faut faire preuve de coopération pour assurer la survie des exportateurs canadiens d'automobiles et de leurs fournisseurs.

Au cours des dernières années, le défi que devait relever le Canada consistait à demeurer suffisamment concurrentiel pour attirer de nouveaux investissements de l'industrie automobile (malgré les mesures incitatives et malgré les avantages concurrentiels au niveau des coûts dont profitaient d'autres pays). La force du dollar canadien et les prix élevés du carburant ont aussi fortement handicapé les fabricants canadiens. Les politiques du gouvernement de l'Ontario (Fonds pour les emplois dans les secteurs émergents - NGJF, Stratégie d'investissement dans le secteur de la fabrication de pointe - SISFP, l'élimination de l'impôt sur le capital pour les fabricants) et les politiques du gouvernement du Canada (Fonds d'innovation pour le secteur de l'automobile, l'amortissement accéléré, le RS&DE, l'élimination de l'impôt sur le capital) ont aidé ce secteur et elles demeurent essentielles pour son avenir. Mais les entreprises non rentables ne peuvent pas tirer profit de l'aide fiscale et les programmes d'investissement se sont révélés trop lourds et trop coûteux en temps.

Maintenant, l'industrie automobile doit relever un nouveau défi de nature beaucoup plus sévère : l'effondrement du marché américain de l'automobile. Notre industrie exporte plus de 80 % de ses produits finis vers le marché américain. La déroute du marché américain de l'automobile (avivée par la crise américaine du crédit et de la confiance) force les exportateurs canadiens à tenter d'équilibrer d'importants coûts fixes et une baisse majeure des revenus d'exportation. D'importantes réductions de coûts sont actuellement pratiquées. Les banques ont joué un rôle très mineur dans l'octroi de prêts pour aider les entreprises à survivre. En cette période de restriction du crédit, les concessionnaires automobiles et les acheteurs de véhicules doivent aussi surmonter des difficultés pour avoir accès aux liquidités qui leurs sont nécessaires.

La disponibilité de l'argent - ou des liquidités - est devenue une question cruciale qui exige une approche coopérative. Le Groupe de travail du CPSCA sur la fiscalité recommande l'adoption de mesures directes et indirectes afin de fournir un accès rapide à des liquidités pour les acheteurs de véhicules, les marchands, les fabricants, et pour les fournisseurs de pièces.

Plusieurs démarches possibles pourraient être adoptées, mais idéalement, toutes les formes d'initiatives devraient être adoptées rapidement et être coordonnées entre les gouvernements du Canada et de l'Ontario. De nouveaux programmes qui présenteraient des clauses et des exigences complexes ne seront d'aucune utilité.

De plus, la réglementation américaine relative aux réductions de la consommation de carburant (qui doit être finalisée au cours des six prochains mois) pourrait générer à l'industrie automobile des coûts atteignant 100 milliards de dollars en Amérique du Nord. L'industrie dépense maintenant des sommes faramineuses sur des changements technologiques et sur la transformation des usines pour se conformer aux nouvelles normes. Le gouvernement américain est à préparer un programme de prêt d'une valeur de 25 milliards de dollars US pour aider les entreprises à supporter ces coûts, et pour aider à réduire le problème d'accès aux liquidités afin de faciliter ces investissements. L'Europe envisage de mettre en place un programme d'une valeur de 50 milliards de dollars. Même si le Canada n'a pas encore annoncé ses intentions; sans accès à des prêts à faible taux d'intérêt, le pays sera incapable d'être concurrentiel pour attirer les investissements massifs qui seront nécessaires pour réussir à se conformer aux nouvelles normes en matière d'économie de carburant.

Plus que jamais en ces temps difficiles, l'industrie a besoin d'un délai de mise en production, de liquidités, et d'économies d'échelle associés à une norme nationale unique en matière de réduction de la consommation de carburant qui soit harmonisée à la nouvelle norme américaine.